

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

09_ETZT/2020



Warszawski Transport Publiczny

WARSZAWA - MIASTO DOBREJ KOMUNIKACJI

#MobilityWeek

Warszawski Transport Publiczny

#zasłaniamtwarz

Jeśli broda, to raczej naturalna...





Jeśli naszyjnik, to raczej szlachetny...



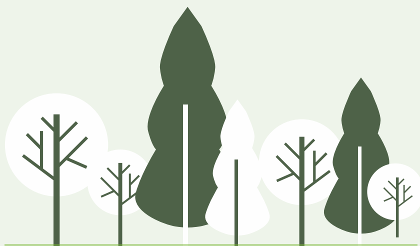


noś maskę prawidłowo!

ETZT

WYWIAD

WYDARZENIA



@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM) 

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

Dla Warszawy zrównoważona mobilność jest jednym z priorytetów, dlatego od wielu lat stolica inwestuje w rozwój transportu publicznego i infrastruktury rowerowej.

Warto o tym przypominać szczególnie w czasie Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, który jest corocznym świętem komunikacji. To dobra okazja, żeby promować zrównoważoną mobilność, namawiać do tego, żeby przesiąść się z samochodu do transportu zbiorowego, wybrać rower albo przejść niedaleki dystans na piechotę.

Od decyzji każdego mieszkańca miasta zależy, czy zmniejszy się tłok na ulicach, będzie ciszej i zostanie wyemitowanych mniej spalin. Środki komunikacji miejskiej mają wiele zalet i dlatego podczas obchodów ETZT będziemy się starali namówić do korzystania z nich. To nie tylko zachowanie odpowiedzialne, ale też opłacalne.

W najnowszym, specjalnym numerze iZTM przedstawiamy zalety, dostępnych w Warszawie, środków transportu: autobusu, tramwajów, metra, opisujemy, jak rozwijały się one w ostatnich latach i jakie są związane z nimi plany na przyszłość.

Zachęcamy też do przeczytania ciekawej rozmowy z dr Michałem Wolańskim, który przybliża pojęcie zrównoważonej mobilności. Ta idea „nie stoi w miejscu", ale rozwija się tak, jak rozwijają się potrzeby mieszkańców miast.

Życzymy przyjemnej lektury

Elektryzujące autobusy

Będzie mniej spalin, ciszej i przyjemniej. W wakacje 2019 roku Miejskie Zakłady Autobusowe podpisały umowę na zakup 130 pojazdów elektrycznych.

Warszawski przewoźnik kupił osiemnastometrowe autobusy Solaris Urbino Electric. Ich wielkim atutem jest to, że są przyjazne środowisku naturalnemu i to pod wieloma względami.

Zapewniają też odpowiedni komfort jazdy - są standardowo wyposażone w klimatyzację, system informacji pasażerskiej i monitoring. Już trwają ich dostawy. Miejskie Zakłady Autobusowe zapłacą za autobusy elektryczne prawie 400 mln zł. Inwestycja jest dofinansowana ze środków Unii Europejskiej.

Poza wszystkimi udoskonaleniami technicznymi, najważniejszą cechą autobusów elektrycznych jest to, że nie emitują żadnych spalin i są ciche, co znacząco wpływa na poprawę jakości życia w mieście. Plany przewidują, że za dwa lata autobusy napędzane silnikami diesla znikną z miejsc historycznie cennych, a warszawski tabor prawie w całości zostanie wyposażony w rozbudowany system informacji pasażerskiej oraz gniazda USB, z których będzie można doładować urządzenia mobilne.

Ładowanie na pętli i w zajezdni

Dla zwiększenia efektywności elektrycznych pojazdów Miejskie Zakłady Autobusowe budują również sieć ulicznych punktów ładowania autobusów. Ładowarki takie znajdują się na pętlach Spartańska, Szczęśliwice i Konwiktorska umożliwiając pobieranie prądu przez autobus za pomocą pantografu. Natomiast w zajezdniach Włościańska i Woronicza autobusy ładowane są za pomocą wtyczek (plug-in).

Kolejne punkty ładowania będą na krańcach: Wilanów, Chomiczówka, Esperanto, Nowodwory, Browarna i Ostroroga. To ważne, bo im więcej ładowarek na pętlach, tym łatwiej autobusy elektryczne będą mogły doładować baterie podczas postojów.



Autobus na swoim pasie

Uprzywilejowanie ruchu transportu publicznego odbywa się m.in. poprzez tworzenie wydzielonych pasów ruchu dla autobusów i tramwajów. Buspasów ciągle przybywa i teraz autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego mają do dyspozycji prawie 64 kilometry wydzielonych pasów. To nie wszystko. Niektóre ulice dostępne są wyłącznie lub przede wszystkim dla autobusów. Takich odcinków jest ponad pięć kilometrów.

Autobusy swoje pasy dzielą również z tramwajami – poruszają się wspólnym torowiskiem tramwajowo-autobusowym. Tak jest w al. „Solidarności" oraz na ul. 11 Listopada. Najdłuższy warszawski buspas jest na ul. Radzymińskiej i al. „Solidarności". Zaczyna się niemal na granicy miasta, przy ulicy Krynoliny, a kończy na pl. Bankowym. Ma on dokładnie 7 775 metrów długości. Na tym odcinku jest też najdłuższy w Warszawie „trambuspas". Autobusy i tramwaje kursują tu razem na odcinku 2,7 kilometra.

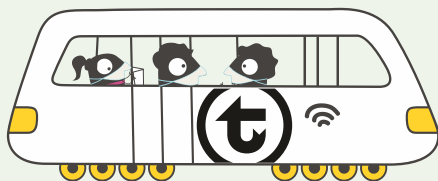
Bez autobusów ciężko sobie dziś wyobrazić stolicę. W 2019 roku autobusy Miejskich Zakładów Autobusowych pokonały prawie 89 mln wozokilometrów. Pozostali operatorzy „wyjeździli" około 30 mln wozokilometrów, a operatorzy linii lokalnych około 7 milionów. ■





W cztery strony świata

Metro to najszybszy sposób przejechania z jednej strony Warszawy na drugą oraz przeprawienia się przez Wisłę. Nic dziwnego, że lubią je warszawiacy.



Warszawskie metro ma dwie linie. Pierwsza linia (M1), otwarta w połowie lat 90., biegnie w osi północ-południe i przecina się z drugą linią metra (M2) na stacji Świętokrzyska, która z kolei zapewnia połączenie wschodniej i zachodniej części Warszawy. Obsługę obydwu linii zapewnia stacja techniczno-postojowa Kabaty.

Ponad 40 stacji

Linia M1 łączy Kabaty z Młocinami i ma długość około 23 kilometrów. Ma 21 stacji, czyli średnio co ok. 1,1 km. Linia M2 po wybudowaniu wszystkich odcinków połączy Bemowo z Targówkiem. Obie linie będą do siebie podobne pod względem długości i liczby stacji. Na M2 o długości 22,4 km też znajdzie się 21 stacji. Aktualnie M2 łączy Wolę na lewym brzegu Wisły z Pragą oraz Targówkiem na prawym brzegu rzeki. Obsługa techniczna ma być zapewniona na nowej stacji techniczno-postojowej Karolin.

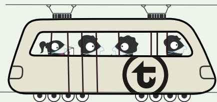
Budowa cały czas idzie naprzód. W kwietniu 2020 roku otwarte zostały wolskie stacje podziemnej kolejki: Płocka, Młynów i Księcia Janusza (na wschodzie metro sięga do stacji Trocka). Obecnie wykorzystywany odcinek M2 liczy 13 stacji i ma długość 13,2 kilometra. W budowie są już kolejne stacje: Ulrychów, Bemowo, Zacisze, Kondratowicza i Bródno, do których będzie można dojechać w 2022 roku.

Nowe wagony

Tabor metra składa się z 75 pociągów. W dzień powszedni w szczycie porannym i popołudniowym na obydwu liniach kursuje w sumie 51 pociągów (306 wagonów). Między szczytami komunikacyjnymi pasażerowie korzystają z 30 pociągów (180 wagonów), w sobotę z 25 pociągów (150 wagonów), zaś w niedzielę i święta z 22 pociągów (132 wagonów). W sumie w 2019 roku metro wykonało ponad 37 mln wozokilometrów.

Tabor cały czas jest unowocześniany. W 2020 Metro Warszawskie zawarło kontrakt na 45 nowych, sześciowagonowych pojazdów, które przyjadą do Warszawy w ramach umowy podpisanej z czeskim producentem, firmą Skoda, na kwotę ponad 1,3 mld złotych netto. W pierwszej kolejności do Warszawy przyjedzie 37 sześciowagonowych składów, z możliwością ewentualnego rozszerzenia zamówienia o kolejnych osiem pociągów. To największe zamówienie taboru w historii warszawskiego metra.





Tramwaje, czyli zielono mi

Tramwaje to najstarszy środek transportu publicznego w Warszawie. Po naszym mieście jeżdżą już od drugiej połowy XIX wieku.

W stolicy jest aż 26 linii tramwajowych dziennych (stan na grudzień 2019 roku). W szczycie porannym i popołudniowym do dyspozycji pasażerów jest około 425 składów. Pomiędzy szczytami jeździ 314 składów, a w soboty i w dni świąteczne kursuje ich 235. Dla wygody pasażerów coraz więcej jest tramwajów niskopodłogowych. W szczycie komunikacyjnym, kiedy na trasach jest najwięcej pojazdów, niskopodłogowe stanowią 58 proc. taboru, a w pozostałych porach niemal nie spotyka się na ulicach tramwajów starszego typu.

O tym, jak ważne w układzie komunikacyjnym stolicy jest ten środek transportu świadczą jeszcze inne liczby. Tramwaje „mają do dyspozycji" 136 kilometrów torów, średnia długość linii wynosi około 14 km, a ich łączna długość to aż 376,8 km. Najdłuższa wyprawa czeka na pasażerów linii numer 10. Tutaj jedna podróż, z pętli do pętli, to aż 25 kilometrów. W 2019 roku tramwaje wykonały 54 072 341 wozokilometrów.

Tramwaje jako środek transportu cały czas się zmieniają. W Warszawie od pewnego czasu powstają tzw. zielone torowiska tramwajowe (dziś to ok. 25 km toru pojedynczego). Warto pamiętać, że pomimo wyższych kosztów związanych z budową i eksploatacją takiego torowiska, ma ono wiele zalet. Najważniejszą z nich jest redukcja hałasu. Zielone torowiska poprawiają również estetykę ulic i zwiększają biologicznie aktywną powierzchnię miasta.

Tramwaj ma priorytet

Tramwaje nie stoją w korkach – to ich ważna zaleta – a ich poruszanie się po stolicy można dodatkowo usprawnić. Uprzywilejowanie ruchu tramwajowego odbywa się za pomocą nadania priorytetu w sygnalizacji świetlnej.

Podstawową korzyścią jest oszczędność czasu. Skraca się czas przejazdu, co przede wszystkim daje cenne minuty oszczędności pasażerom, ale także pozwala zmniejszyć zapotrzebowanie na tabor tramwajowy (proporcjonalne do skrócenia czasu realizacji kursu). Dodatkowymi efektami wdrażania priorytetów są także poprawa bezpieczeństwa i zmniejszenie zużycia energii elektrycznej.

Dzięki uzależnieniu wyświetlania odpowiednich sygnałów na sygnalizatorze od położenia tramwaju minimalizujemy ryzyko, że motorniczy zmuszony będzie gwałtownie hamować przed sygnalizatorem, a pieszy przekroczy przejście na czerwonym świetle, znużony niepotrzebnym oczekiwaniem. Dodatkowo odpowiednie ustawienie zmiany świateł pozwala na redukcję liczby hamowań i rozruchów pojazdu na trasie. Badania wykazały, że zastosowanie pełnego priorytetu pozwala uzyskać oszczędności sięgające nawet 13 proc. zużycia energii w porównaniu do przypadku braku uprzywilejowania transportu publicznego.

Skrzyżowania z priorytetem dla tramwajów (pełnym, wysokim i częściowym), występują m.in. w ciągach ulic: Jagiellońska, ciąg Annopol – Rembielińska – Odrowąża 11 Listopada – Targowa - Grochowska, Starzyńskiego, Światowida, Marymoncka, Słowackiego, Jana Pawła II, Kasprzaka, Wolska, Powstańców Śląskich.

Będzie nowy tabor

W czerwcu 2019 roku Tramwaje Warszawskie podpisały z Hyundai Rotem Company umowę na dostawę 123 nowych tramwajów, a w ramach opcji możliwy będzie zakup kolejnych 90. Koreańska firma dostarczy różnorodny tabor:

- tramwaje dwukierunkowe 33-metrowe – 85 szt. (z opcją rozszerzenia zamówienia o 45 szt.),
- tramwaje jednokierunkowe 33-metrowe – 18 szt. (z opcją rozszerzenia zamówienia o 45 szt.) oraz
- tramwaje jednokierunkowe 24-metrowe.

Będą to pojazdy przyjazne środowisku i mieszkańcom, m.in. dzięki możliwości oszczędzania energii i niższemu poziomowi hałasu. Zostaną wyposażone w zasobnik energii oraz skrętne wózki w pierwszym i ostatnim wagonie, co zapewni cichszą jazdę na łukach.

Pod koniec 2019 roku Tramwaje Warszawskie na stronie um.warszawa.pl ogłosiły plebiscyt na wygląd nowego tramwaju, który dostarczy do Warszawy firma Hyundai. Warszawiacy zdecydowali, że z przedstawionych propozycji zamówiony zostanie wagon oznaczony w głosowaniu literą „C" i nazwany „uśmiechniętym", który spodobał się aż 70 proc. uczestnikom plebiscytu.



Przez Warszawę na dwóch kołach

A może by tak wsiąść na rower? Można w ten sposób dojechać do pracy, na zakupy albo po prostu wybrać się na przejażdżkę.

Warszawa jest miastem coraz bardziej przyjaznym rowerzystom. Jest coraz więcej dróg, po których mogą się bezpiecznie poruszać. Długość sieci dróg rowerowych liczy w naszym mieście obecnie prawie 645 kilometrów. Każdy tysiąc mieszkańców naszego miasta ma 0,37 kilometra „swojej" drogi rowerowej.

Nie każda droga, po której rowery się poruszają, jest taka sama, są ich różne rodzaje, mają też odmienne nawierzchnie. Warto wiedzieć, jak to wygląda w liczbach:

- kontraruch 42,14 km (6,59 proc.),
- kontrapas 3,71 km (0,58 proc.),
- pas dla rowerów 44,08 km (6,84 proc.),
- droga dla pieszych i rowerzystów 79,53 km (12,40 proc.),
- droga rowerowa 475,41 km (73,59 proc).

Najwięcej jest dróg asfaltowych – około 70 proc., w 27 proc. wykonane są z kostki, a w około 3 proc. z płyt i innych materiałów. To nie jedyne miejsca, gdzie rowerzyści mogą się czuć gospodarzami. Sieć tras rowerowych uzupełnia 455,40 km ulic o ruchu uspokojonym, ponad 125 km rekreacyjnych szlaków pieszo-rowerowych (np. Nadwiślański Szlak Rowerowy) oraz jezdni serwisowych wzdłuż dróg o klasie G i GP. Dodatkowo na niektórych jezdniach malowane są znaki P-27 (tzw. sierżanty, znak roweru, a nad nim dwie strzałki) stanowiące ułatwienie dla rowerzystów.

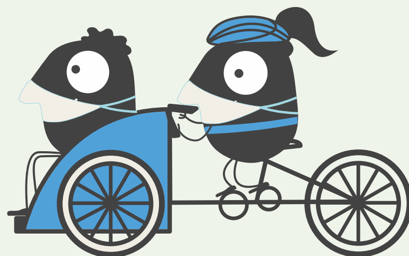
Rower publiczny

Do wzrostu ruchu rowerowego i przyspieszenia inwestycji w infrastrukturę przyczyniło się uruchomienie w 2012 roku systemu Warszawskiego Roweru Publicznego Veturilo, który jest największym systemem tego typu w Polsce.

W 2020 r. użytkownicy mogą korzystać z 397 punktów wypożyczeń jednośladów w tym 11 stacji rowerów elektrycznych (E-Veturilo) i sześciu stacji rowerów dla dzieci (Veturilko). Do dyspozycji ponad 911 tys. zarejestrowanych użytkowników jest 5 715 rowerów. Od marca do końca sierpnia odnotowano 2 157 365 wypożyczeń. Najwięcej, bo ponad 633 tysiące razy, wypożyczano rowery w lipcu. Średni czas jednego wynajęcia wyniósł ok. 24 minuty – w każdym roku funkcjonowania Veturilo większość użytkowników korzysta z wypożyczonego roweru nie przekraczając bezpłatnego czasu 20 minut.



System roweru publicznego wspierany jest przez 50 stacji prywatnych lokalizowanych przy centrach handlowych czy biurowcach. Veturilo jest w pełni kompatybilne z systemami funkcjonującymi w pięciu sąsiednich gminach: Piaseczno, Konstancin-Jeziorna, Pruszków, Michałów, Marki.



Poza budową i remontami tras rowerowych w mieście wprowadzane są udogodnienia dla rowerzystów. Sukcesywnie montowane jest oznakowanie pionowe informujące o kierunkach tras rowerowych na skrzyżowaniach. Dodatkowo innowacyjnym rozwiązaniem są „totemy" ustawione przy popularnych trasach rowerowych, które podpowiadają rowerzystom jaki przyjąć styl jazdy aby przejechać przez przejazdy rowerowe na zielonym świetle. Zainstalowany radar mierzy prędkość rowerzysty i przesyła ją do sterownika sygnalizacji świetlnej. Sterownik analizuje te informacje i ustala, czy możliwy jest przejazd przez skrzyżowanie bez zatrzymania. Następnie sterownik zwrotnie przesyła tę informację do totemu z instrukcją dla rowerzysty. Komunikat jest wyświetlany w formie jednego z czterech znaków w kształcie „warszawskiej syrenki". Nowe urządzenia to element rozwoju Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem poprawiający komfort i bezpieczeństwo rowerzystów.

Wygoda korzystania z rowerów to także możliwość bezpiecznego zaparkowania swojego jednośladu. W Warszawie w 2020 roku dostępnych jest ponad 15 tysięcy publicznych stojaków rowerowych, co daje możliwość zaparkowania ponad 30 tys. pojazdów. Do tej liczby należy doliczyć stojaki montowane przez firmy prywatne, spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe, centra handlowe, itp. Miejsca parkingowe dla rowerów powstają najczęściej podczas budowy nowej infrastruktury rowerowej oraz w okolicy takich celów podróży jak: szkoły, uczelnie, biblioteki, obiekty sportowe i kulturalne.

Miejsca do parkowania rowerów powstają również w pobliżu przystanków transportu zbiorowego czy na terenie systemu parkingów P+R (Parkuj i Jedź), tworząc w ten sposób miejski system B+R (Bike and Ride).

Zintegrowany transport – razem łatwiej

Integracja taryfowa, obejmująca kluczowe rodzaje biletów, zachęca pasażerów do transportu publicznego a przewoźnicy nie rywalizują ze sobą, np. poprzez dublowanie kursów na tej samej linii.

Dzięki integracji taryfowej kolej stała się pełnoprawnym elementem transportu publicznego i jest ulubionym środkiem transportu wśród mieszkańców okolicznych gmin, dojeżdżających do centrum miasta.

Zintegrowanie usług różnych przewoźników nie udałoby się bez odpowiedniego obiegu informacji. Wszystkie środki transportu są włączone do przejrzystej i jednolitej mapy połączeń oraz rozkładów jazdy, a wszyscy operatorzy umieszczają w swoich pojazdach te same schematy połączeń i oznaczenia.

Dodatkowo rozpoznawalność systemu transportowego, organizowanego przez Zarząd Transportu Miejskiego poprawiło wprowadzenie jednego logotypu dla całego systemu i wszystkich jego składowych (pojazdy, przystanki, bilety, urządzenia, informacja), czyli „tetki", będącej znakiem rozpoznawczym Warszawskiego Transportu Publicznego. Dzięki temu pasażer nie odnosi wrażenia, że korzysta z różnych systemów miejskiego transportu publicznego.

Jeden bilet wiele podróży

W ramach integracji taryfowej występują następujące rodzaje biletów:

- „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD" – oferta taryfowa, w ramach której posiadacze wybranych biletów ZTM mogą podróżować pociągami podmiejskimi na terenie Warszawy i ościennych gmin;
- Bilet ZTM w gminach – na podstawie wybranych biletów ZTM można podróżować liniami lokalnymi (od L-1 wzwyż) organizowanymi przez Zarząd Transportu Miejskiego we współpracy z gminami ościennymi;
- Bilet warszawski Polregio – oferta dla pasażerów podróżujących pociągami Przewozów Regionalnych do i z Warszawy. Na podstawie tego rodzaju biletów kolejowych można korzystać ze wszystkich środków Warszawskiego Transportu Publicznego (autobusy, tramwaje, metro i SKM);
- „Bilet warszawski IC" – oferta dla pasażerów podróżujących po kraju pociągami PKP Intercity – Twoje Linie Kolejowe (TLK) i InterCity (IC) – w klasie I lub II. Umożliwia on korzystanie przez 75 minut również z transportu publicznego – autobusów, tramwajów, metra i SKM – na terenie 1. strefy biletowej;
- „Bilet Lotniskowy" Kolei Mazowieckich – pasażerowie mogą bez dodatkowych opłat korzystać ze wszystkich środków transportu publicznego (autobusy, tramwaje, metro, pociągi SKM) na obszarze 1. strefy biletowej.
- „Bilet ŁÓDŹ-WARSZAWA" – oferta dla pasażerów, którzy kupią bilet Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z Łodzi do Warszawy. Umożliwia on korzystanie przez 75 minut również z transportu publicznego ZTM – autobusów, tramwajów, metra i SKM – na terenie 1. strefy biletowej.

Aby zachęcić mieszkańców aglomeracji do pozostawienia samochodu w domu i skorzystania z transportu publicznego w 2016 roku Zarząd Transportu Miejskiego, we współpracy z gminami rozszerzył zasięg działania 1. strefy biletowej. Miastami przecierającymi szlaki w tym zakresie były Marki i Ząbki. Stosunkowo niedawno Łomianki, Izabelin i Konstancin zostały przyłączone do 1. strefy biletowej, a Czosnów do 2. strefy biletowej.

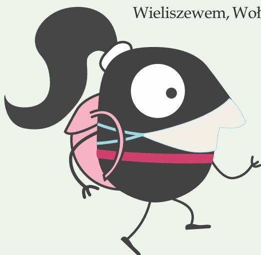
Bilety na WTP w gminach

Mieszkańcy wybranych podwarszawskich gmin podróżujący Warszawskim Transportem Publicznym mają możliwość skorzystania z oferty „Warszawa+", która została wprowadzona w 2016 roku. Samorządy gmin, które mają podpisaną stosowną umowę z Zarządem Transportu Miejskiego na mocy Uchwały Nr LXVII/1849/2018 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 24 maja 2018 roku, dofinansowują bilety osób płacących podatki w swoich gminach. Pierwszą gmina, która skorzystała z oferty w 2014 roku była gmina Marki i Ząbki, które obecnie znajduje się już w 1. strefie. Następnymi gminami, które dołączyły do oferty były: Jabłonna, Konstancin-Jeziorna, Nadarzyn, Nieporęt, Wieliszew i Legionowo.

Po wprowadzeniu w 2018 r. rozszerzonej oferty porozu-



mienia z Zarządem Transportu Miejskiego do dziś podpisało 25 gmin z czego 19 zdecydowało się na dofinansowanie w 3 progu (Bilet Warszawa+3), 3 gminy w 2 (Bilet Warszawa+2) progu oraz 3 w 1 progu dopłat (Bilet Warszawa+1). Porozumienia zawarte zostały z: Górą Kalwarią, Jabłonną, Józefowem, Kampinosem, Kobyłką, Konstancinem-Jeziorna, Legionowem, Lesznem, Lesznowolą, Nadarzynem, Nieporętem, Otwockiem, Ożarowem Mazowieckim, Piasecznem, Piastowem, Prażmowem, Pruszkowem, Radzyminem, Raszynem, Starymi Babicami, Sulejówkiem, Wiązowną, Wieliszewem, Wołominem oraz Zielonką.



Do szkoły tylko z Kartą Ucznia

Uczniowie warszawskich szkół podstawowych oraz uczniowie mieszkający w stolicy, ale uczący się poza jej granicami mogą bezpłatnie podróżować Warszawskim Transportem Publicznym dzięki Karcie Ucznia.

Karta obowiązuje w całym transporcie publicznym organizowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego: w autobusach, także linii L, tramwajach, pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej, metrze oraz w Warszawskiej Kolei Dojazdowej i Kolejach Mazowieckich w 1. i 2. strefie.
www.wtp.wawa.pl/warszawska-karta-miejska/karta-ucznia

Bilet Warszawiaka

Każdy, kto mieszka i rozlicza podatek dochodowy od osób fizycznych (PIT) w Warszawie może otrzymać Kartę Warszawiaka, a dzieci osób rozliczających się w stołecznym urzędzie skarbowym – Kartę Młodego Warszawiaka. Posiadacze KW/KMW mogą korzystać z tańszych biletów transportu publicznego oraz zniżek w licznych instytucjach kulturalnych, oświatowych i rekreacyjnych.
www.wtp.waw.pl/warszawska-karta-miejska/bilet-warszawiaka ■

Przesiadaj się i jedź

Na parkingach P+R można zostawić samochód i w dalszą podróż ruszyć komunikacją miejską.

W Warszawie działa system parkingów przesiadkowych typu P+R (Parkuj i Jedź), które są przy ważnych węzłach przesiadkowych – głównie przy stacjach metra i kolejowych. Obecnie jest 16 parkingów P+R w 13 miejscach. Parkingi P+R umożliwiają pozostawienie pojazdu i kontynuację podróży środkami transportu publicznego. Parkowanie jest bezpłatne pod warunkiem posiadania w chwili wyjazdu ważnego biletu (co najmniej bilet dobowy) i nieprzekroczenia limitu czasu parkowania. Na P+R swoje jednoślady mogą zostawiać też rowerzyści. Do 2021 r. mają powstać kolejne dwa parkingi P+R przy stacji PKP Żerań oraz przy stacji PKP Warszawa Jeziorki.



To działanie zaplanowane od dawna, bo rozwój systemu „Parkuj i Jedź" został zapisany w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy i w Wieloletniej Prognozie Finansowej. Budowa tego typu obiektów została przewidziana również w dokumencie pn. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego 2014-2020+.

Na parkingach jest 4655 miejsc dla samochodów, 92 dla osób niepełnosprawnych, a dla rowerów 780. Dodatkowym udogodnieniem jest możliwość skorzystania z 13 stanowisk ładowania pojazdów elektrycznych.

Niektóre obiekty cieszą się tak dużą popularnością, że trudno znaleźć wolne miejsce. Na parkingu, zlokalizowanym przy stacji metra Stadion Narodowy w dni powszednie zajęte są wszystkie miejsca (Metro Młociny II – 99,96 proc. miejsc i metro Wawrzyszew 99,46 proc.). Na przeciwnym biegunie jest parking Anin SKM (42,07 proc. zapełnienia). ■





Edukacja i promocja

W ubiegłym roku szkolnym nie mogło zabraknąć spotkań pracowników transportu publicznego z najmłodszymi pasażerami. Na zajęciach z „Wychowania komunikacyjnego" uczniowie szkół podstawowych poznawali zasady funkcjonowania i korzystania z komunikacji miejskiej.



Zajęcia były podzielone na dwie części. Najpierw, w klasach, omawiano zasady bezpiecznego podróżowania, rodzaje środków transportu, zalety transportu zbiorowego oraz zasady zachowywania się w podróży, w tym w trakcie sytuacji nadzwyczajnych. Część praktyczna odbywała się w podstawionym przed szkołą autobusie elektrycznym. Uczniowie poznawali budowę autobusu, oznaczenia pojazdów, system informacji pasażerskiej, sposób działania kasowników i biletomatów, zasady bezpiecznego wsiadania i wysiadania z pojazdów transportu publicznego oraz zasady ich opuszczania w sytuacji zagrożenia.

W roku szkolnym 2018/2019 oraz semestrze zimowym roku 2019/2020 w zajęciach wzięło udział około 6,5 tys. dzieci – obecnych i przyszłych pasażerów transportu publicznego – z 320 klas warszawskich i podwarszawskich szkół.

Ubiegły rok przyniósł także edukacyjne nowości wydawnicze. Zarząd Transportu Miejskiego, we współpracy z fundacją „Rodzic w mieście", przygotował broszurki „Do szkoły bez samochodu" oraz ulotki i plakaty „Bezpieczna droga do szkoły Twojego dziecka!". Głównym zamysłem autorów było pokazanie, z jakimi konsekwencjami społecznymi, psychologicznymi, zdrowotnymi i ekologicznymi wiąże się codzienne odwożenie dzieci do szkoły samochodem. Postanowiono także rozprawić się ze stereotypem, że jest to jedyna bezpieczna forma dotarcia młodych ludzi do placówek oświatowych. Dużo uwagi poświęcono także korzyściom płynącym z pokonywania drogi do szkoły pieszo, transportem publicznym lub rowerem.

Z myślą o najmłodszych pasażerach, Zarząd Transportu Miejskiego przygotował „Przez Warszawę sobie jadę". Bohaterką książeczki jest kilkuletnia dziewczynka, która przeprowadza się z Pomorza do Warszawy i wspólnie z mieszkającą w stolicy kuzynką „uczy się" miasta i sposobów przemieszczania się po nim. Dziewczynka podróżuje wszystkimi dostępnymi środkami WTP – autobusami, tramwajami, metrem i pociągami SKM oraz, w ramach „Wspólnego biletu ZTM-KM-WKD", Kolejami Mazowieckimi. Korzysta także z systemu roweru publicznego Veturilo.

Edukacja - „Nasza wspólna sprawa, ekologiczna Warszawa" – to zajęcia edukacyjne o transporcie publicznym dla uczniów szkół podstawowych. Podczas zajęć pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego i kierowcy autobusów opowiadają dzieciom o Warszawskim Transporcie Publicznym, zasadach bezpiecznego podróżowania transportem publicznym oraz jego wpływie na środowisko naturalne. Zajęcia odbywają się w klasie oraz autobusie elektrycznym, który przyjeżdża do szkoły.

Działania edukacyjne dla uczniów szkół podstawowych prowadzone są również w dziedzinie ruchu rowerowego. Z roku na rok coraz lepsze efekty osiąga kampania Rowerowy Maj, promująca zdrowy tryb życia, zrównoważoną mobilność i popularyzująca rower jako środek transportu.

W 2019 roku wzięło w niej udział ponad 80 tysięcy uczestników z blisko 230 szkół i przedszkoli ze wszystkich 18 dzielnic Warszawy. Dodatkowo stworzony został informator dotyczący poruszania się z dzieckiem po mieście na rowerze.

Od 2018 roku prowadzony jest Miejski Serwis Rowerowy (MSR). Serwisanci służą mieszkańcom Warszawy pomocą w bieżących naprawach/przeglądach rowerów oraz udzielają porad w zakresie codziennej obsługi rowerów i wykrywania usterek. MSR zapewnia możliwość m.in. sprawdzenia i uzupełnienia ciśnienia w ogumieniu, załatania lub wymiany dętki, regulacji hamulców, dokręcenia luzów itp. ■



Warszawski Transport Publiczny

#zasłaniamtwarz

Jeśli bransoletka, to lepiej błyszcząca...





Jeśli kolczyki, to zwykle dwa...





noś maskę prawidłowo!

Ludzi przyciąga wygoda

O idei zrównoważonej mobilności, współdziałaniu w ramach aglomeracji, dowożeniu dzieci na zajęcia, buspasach, przesiadkach i zachęcaniu mieszkańców do podróży komunikacją miejską opowiada dr Michał Wolański, adiunkt w Instytucie Infrastruktury, Transportu i Mobilności Szkoły Głównej Handlowej, ekspert Rady Warszawskiego Transportu Publicznego.

Trwa Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu. Co właściwie oznacza to pojęcie?

Obecnie coraz więcej mówi się nawet o zrównoważonej mobilności. To nie jest tylko zmiana nazewnictwa, ale równocześnie zmiana podejścia. Zrównoważona mobilność ma, w pewnym uproszczeniu, na celu zapewnienie ludziom dostępu do usług, których potrzebują. Mówimy tu o najróżniejszych potrzebach, od zakupu świeżych warzyw, przez zajęcia fitness, po opiekę zdrowotną. Ma się to jednocześnie odbywać z jak największym poszanowaniem środowiska oraz innych ludzi. Żeby to osiągnąć, ekologiczny transport jest ważny, ale również trzeba jak najlepiej zarządzać naszymi miastami i dążyć od tworzenia „samowystarczalnych" dzielnic. Jeśli mówimy o skali aglomeracji, to trzeba dążyć do lokowania jak największej liczby funkcji w wielu miastach. Jeśli cele podróży są blisko miejsca zamieszkania, to można łatwo z nich skorzystać idąc piechotą czy dojechać rowerem. Oczywiście w ramach zrównoważonej mobilności również kładzie się też nacisk na to, że jeśli trzeba gdzieś dojechać, to lepiej wybierać środki komunikacji przyjazne środowisku. Autobus i tramwaje są bardzo konkurencyjne przy odbywaniu krótkich podróży. Jadą trochę wolniej od samochodu, ale jeśli podróż wydłuża się o trzy, czy pięć minut, to łatwiej jest zdecydować się na autobus, bo czas się zwraca przy szukaniu miejsca do parkowania.

Nie zawsze da się załatwić wszystko w bliskiej odległości.

Jeśli czeka nas podróż z jednego krańca na kraniec aglomeracji, to bardzo ważną rolę zaczyna odgrywać kolej, która jest szybsza niż autobus i tramwaj, ale ma rzadką siatkę połączeń. Najlepiej jest zatem tak kształtować rozbudowę miast, żeby jak najwięcej osiedli, ale również centrów usługowych, czy zakładów przemysłowych i logistycznych powstawało przy kolei. W zrównoważonej mobilności celem jest dostęp do wszystkiego, co potrzebne do życia i by było to jak najbliżej. Jeśli mamy się przemieszczać, to jak najbliżej miejsca zamieszkania. Można to sprowadzić do hasła: mieć dobre miasta i dobre powietrze, żeby nie musieć nigdzie uciekać.

Mówi pan cały czas o miastach...

To jest głównie problem aglomeracji miejskich, ale na pewno nie kończy się, w naszym przypadku, na granicach Warszawy. W stolicy od lat połowa mieszkańców wybiera podróże Warszawskim Transportem Publicznym, ale już na granicy Warszawy, liczba podróży autem się podwoiła w ciągu ostatniej dekady. Warszawa ma bardzo dobrą ofertę komunikacyjną, ale słabiej to wygląda na styku z aglomeracją, bo bez koordynacji z rozwojem przestrzennym nawet całkiem przyzwoita oferta niewiele daje. Niektórzy mówią: jeździłbym komunikacją miejską, ale jest tak mało metra. Trzeba pamiętać, że zawsze, w każdym mieście, są dzielnice bez metra. To są decyzje strategiczne władz miasta, ale też osobiste - mieszkańców. Każdy musi się zastanowić, czy kupić droższy dom, ale za to w miejscu dobrze skomunikowanym, czy tańszy i skazywać się na pokrywanie pełnych kosztów związanych z korzystaniem z samochodu. Wiadomo, że wiąże się to z możliwościami finansowymi, ale to nie musi znaczyć, kupujemy dom w drogiej dzielnicy. To może być dom 50-60 km od centrum miasta, ale przy stacji kolejowej. Działka nawet tam będzie trochę droższa, ale jeśli decydujemy się na droższą lokalizację, to oszczę-



fot. m.st. Warszawa

dzamy czas i pieniądze na dojazdach.

Wielu rodziców może chciałoby zawieźć dzieci komunikacją miejską na zajęcia, ale czasem nie da się zdążyć w kilka różnych miejsc autobusem lub tramwajem.

Obecnie rozsądnym celem polityki zrównoważonej mobilności jest ograniczenie naszych podróży samochodem o jakieś 20 procent, wówczas nasze drogi nagle przez cały rok będą przejezdne jak w wakacje. Zamiast myśleć, które nasze podróże są niezbędne, warto najpierw poszukać tych zbędnych, czy do wykonania transportem publicznym, lub rowerem – również po to, byśmy wszyscy wygodnie poruszali się samochodami, jeśli musimy. Jeden z byłych ministrów transportu powiedział, że nigdy nie jechał metrem, ale codziennie z niego korzysta, bo jedzie wzdłuż jego trasy i dzięki temu przemieszcza się szybciej. Stworzenie atrakcyjnego transportu publicznego jest ważne dla tych, którzy z niego korzystają, jak też dla tych, którzy nie mogą sobie na to pozwolić. Sam argument wożenia dzieci podnoszony jest często, ale statystyki wskazują, że tylko w niecałych 20 procent samochodów jedzie więcej niż jedna osoba, więc z pewnością nie dotyczy on większości podróży. Nie oznacza to oczywiście, że nie warto zastanowić się, czego potrzebują rodzice, by zmniejszyć liczbę dowozów dzieci do szkół, czy na zajęcia – może bezpiecznych chodników, może lepiej rozplanowanej sieci placówek, może więcej szybszych autobusów. Warto nie tylko badać, ale również wprowadzać różne eksperymenty – np. Wiedeń stawia obecnie mocno na bezpieczne otoczenia szkół, bez samochodów, by promować podróże piesze.

Jak przekonywać do korzystania z transportu publicznego?

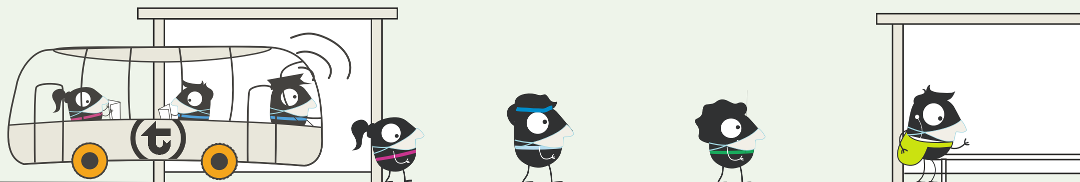
Z naszych badań wynika, że ekologia słabo przemawia do ludzi w Polsce. Przekonują za to krótsze czasy podróży, które udaje się osiągnąć dzięki buspasom i stosowaniu priorytetów. Tak się robi w Warszawie, buspasów jest całkiem sporo, a dodatkowo stosowane są tramwajowe priorytety, ale żeby nie było za słodko, to powiem, że mam niedosyt w zakresie autobusów – dopiero obecnie, gdzieś 25 lat za późno robi się pierwszy projekt wykrywania autobusów przez sygnalizację na ulicy Wałbrzyskiej, ale oczywiście świetnie, ze ktoś wreszcie podjął temat. Ważna jest też wygoda. Chodzi m.in. o to, by transport publiczny był jak najbardziej intuicyjny do korzystania i to zarówno wtedy, gdy wszystko idzie zgodnie



z planem, jak i wtedy, gdy są zakłócenia. Poruszanie samochodem zmieniło się na przestrzeni ostatnich 10-15 lat. Kiedyś trzeba było przed podróżą „wymyśleć” drogę. Mój tata się śmiał z dziadka, że zawsze w każdej relacji jechał „przez własny dom”. Teraz mamy w telefonach nawigację, która na bieżąco podpowiada najlepszą trasę. Ludzie jednak narzekają, że w czasie zakłóceń nie mają informacji, co zrobić. Wyświetlacze zawodzą, bo podają, że tramwaj będzie za 5 minut i przez pół godziny nie zmieniają informacji mimo zatrzymania ruchu. Jest mnóstwo różnych drobnych rozwiązań np. metro w Monachium podaje na monitorach przesiadki w tramwaje i autobusy na najbliższej stacji w czasie rzeczywistym. Do tego dochodzą odpowiednie aplikacje, czyli kontakt z użytkownikiem. Wydaje się, że to trzeba optymalizować w najbliższych latach.

Transport zbiorowy zawsze będzie wolniej reagował na zakłócenia. Trasa jest określona i trzeba nią jechać, a ciężko wypuścić ludzi z pojazdu poza przystankiem.

Zgadza się, ale z drugiej strony aplikacja może podpowiedzieć w czasie rzeczywistym: uważaj, wyjdź z pracy za 30 minut, bo i tak dojedziesz o tej samej porze, a nadrobisz zaległości w pracy, zamiast stać w korku. Wracając do wygody: ważna jest też dostępność miejsc siedzących



w autobusach. Kiedyś się mówiło, że bardzo ważna jest klimatyzacja, bo prawie każdy ma ją w samochodach. Dzisiaj ludzie zwracają chyba jeszcze większą uwagę na miejsca do siedzenia, bo w samochodach wszyscy mamy miejsca siedzące. Trudno sobie wyobrazić, że w transporcie publicznym każdy i o każdej porze będzie miał gdzie usiąść, ale ważne jest dążenie do tego, żeby jak najwięcej osób mogło tak podróżować. Trzeba walczyć o zmianę zachowania i nawyków każdej osoby.

Buspasy pomagają przekonywać kierowców do zmian?

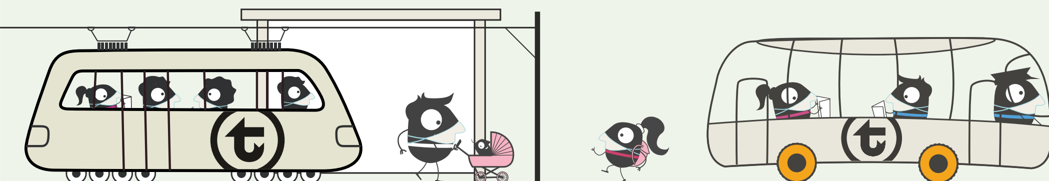
Trzeba tym torem podążać mądrze, bo mamy wiele zbędnej przestrzeni, przeznaczonej na drogi. Przepustowość jest tutaj determinowana przez przepustowość skrzyżowań. Jeśli zachowamy liczbę pasów wlotowych na skrzyżowaniach, to nagle może się okazać, że można zbędną przestrzeń przeznaczyć przestrzeń na parkingi, drogi rowerowe, tereny zielone, ale również buspasy. Ile mamy powierzchni zajmowanej na drogi, a ile musimy mieć? Niekiedy jednak wybór jest trudniejszy. Warto policzyć, ile osób może w godzinie przejechać buspasem, a ile pasami ruchu dla aut? Kiedyś przepustowość liczyło się w pojazdach, ale przecież najważniejsza jest liczba osób. To jest kompromis: albo wszyscy staniemy w korkach, albo przynajmniej część może mieć płynny ruch. To jest bonus dla pasażerów, którzy wybrali komunikację miejską. Jest to rozwiązanie demokratyczne, na przykład na Trasie Łazienkowskiej pod buspas wydzielono jedną trzecią jezdni, a obsługuje ona większą część osób – to szalenie efektywne.

Wracamy do początku, bo kierowcy muszą dostać dobrą ofertę przewozową, żeby się przesiedli?

Jeśli autobus będzie szybszy i będzie codziennie wyprzedzał nasz samochód w korku, to wielu osobom zaświeci się lampka. Ważne są kampanie promocyjne, ale też odpowiednia sieć linii, żeby autobusy się rozjeżdżały w wiele miejsc i oferowały sprawne połączenia. Ogromną bolączką w Polsce jest to, że chcemy mieć coraz więcej podróży transportem zbiorowym, ale nie dokonuje się jego rozbudowa – w skali kraju autobusy komunikacji miejskiej i tramwaje od lat wykonują bardzo podobną liczbę kilometrów. W Warszawie jest pod tym względem całkiem dobrze, bo liczby wozokilometrów lekko się zwiększają. Trzeba, żeby komunikacja miejska jeździła jak najszybciej, jak najczęściej i wszędzie. Transport publiczny pomaga przecież tworzyć miejsca pracy, a też całkiem sporo pieniędzy wraca dzięki niemu do budżetu. Bardzo żałuję, że nie było ogólnokrajowej strategii dotyczącej rozbudowy oferty transportu zbiorowego. Teraz mamy niestety, do czynienia z osłabieniem budżetów samorządów przez zmiany w podatku dochodowym od osób fizycznych oraz epidemię COVID-19. Bardzo wiele miast rozważa ograniczenie nakładów na transport publiczny. Obawiam się, że zniszczymy to, co zbudowaliśmy.

Na koniec pomówmy jeszcze o przesiadkach, które są wykorzystywane jako argument przez tych, którzy nie chcą korzystać z komunikacji miejskiej.

Z moich doświadczeń wynika, że postulaty bezpośredniej linii, nawet raz na godzinę są zgłaszane przez osoby starsze, korzystające z komunikacji miejskiej z konieczności. Są w tym przypadku różne podejścia. W Kielcach jest mnóstwo linii, które jeżdżą bezpośrednio we wszystkie strony, ale rzadko, a ludzie często mają trudności z połapaniem się w tej siatce połączeń. Efekt jest słaby – liczba pasażerów na mieszkańca, czy na wozokilometr jest mniejsza, niż w innych, porównywalnych miastach, bo oferta zamyka się w niszy najłatwiejszych do pozyskania użytkowników. By przekonać ludzi do przesiadania się należy myśleć o łatwych przesiadkach i odpowiednim projektowaniu węzłów przesiadkowych. Węzły to nie tylko takie miejsca jak Młociny czy Aleja Krakowska. Węzłami są też zwykłe skrzyżowania. Jeśli tam będzie wygodnie i będzie można przejść z wózkiem bez konieczności korzystania z windy, to będzie duży krok naprzód. Świetne są takie miejsca, jak przystanki przy Grubej Kaśce. Tam autobusy i tramwaje podjeżdżają w jedno miejsce, a to zwiększa tolerancję dla przesiadek. Druga rzecz to odpowiednie kształtowanie linii, biorące pod uwagę skąd i dokąd ludzie jeżdżą. Kiedyś autobusy linii 182 jeździły Trasą Łazienkowską, a potem na południe al. Niepodległości i miały mało pasażerów. Kiedy zostały skierowane na Dworzec Zachodni, to 182 stała się „potężną" linią, dlatego do postulatu bezpośrednich połączeń należy podchodzić z szacunkiem, starając się ją zapewnić rozsądnej liczbie osób, a pozostałym – rzeczywiście ułatwiać przesiadanie się. ■



EUROPEJSKI**TYDZIEŃ**ZRÓWNOWAŻONEGO**TRANSPORTU**
16-22 WRZEŚNIA 2020 R.



WARSZAWA - MIASTO DOBREJ KOMUNIKACJI

#Mobility**Week**

Paradnie tramwajowo

Obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu uświetni parada zabytkowych tramwajów. Na tory wyjadą wagony, które przywrócą „dawnych wspomnień czar".



Dzięki przejazdowi zabytkowych składów przez warszawskie ulice będzie można zobaczyć, jak się kiedyś podróżowało po stolicy, jak wyglądały wagony, ile było w nich miejsc do siedzenia? Dla wielu pasażerów ciekawe mogą być też „starodawne" kasowniki. Warto się wybrać na spacer w okolice, którymi przejadą zabytkowe składy – będzie co podziwiać.

W niedzielę 20 września o godzinie 12.00 na trasę: pl. G. Narutowicza – pl. Bankowy – gen. W. Andersa – Most Gdański – Jagiellońska – Most Śląsko- Dąbrowski – pl. Bankowy – pl. G. Narutowicza wyruszą m.in. wagony: K #445 (tzw. „berlinka"), Lw #541 (wyprodukowany w 1925 roku), N #607 (jeden z pierwszych wyprodukowanych w 1949 r. dla Warszawy), 13N #503 (z 1959 r.).

To prawdziwe perły w kolekcji zabytkowych tramwajów Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie. Najstarszy na paradzie Lw #541 jeździł przed wojną po wrocławskich szynach i w 1995 roku został podarowany Tramwajom Warszawskim przez tamtejsze MPK. Po remoncie wagon uzyskał wygląd z czasów eksploatacji tego typu pojazdów w Warszawie.

„Berlinka" jest z kolei, mocno wpisana w dramatyczną historię naszego miasta w XX wieku. W latach 30. sieć tramwajowa w stolicy rozwijała się mocno i potrzebne były nowe wagony. Produkcja zaczęła się w maju 1939 roku, a dostawy przerwał wybuch II wojny światowej. Wagony, które zostały wyprodukowane, zamiast po Warszawie, jeździły w tym czasie po Berlinie (stąd ich nazwa). Jesienią 1945 r. udało się rewindykować 51 z 60 wagonów silnikowych (oraz 16 doczep P15).

Wagony typu N to już czasy powojenne. Pierwsze egzemplarze trafiły do stolicy w lipcu 1949 roku, a mieszkańcy mogli je zobaczyć 22 lipca – równocześnie z oddaniem do użytku Trasy W-Z. Obsługiwały one linię „30" (tzw. „mosty") i co ciekawe – były prowadzone przez pierwsze kobiety, które zatrudniono na stanowisku motorniczego.

Jeszcze nowsze są wagony typu 13N, które zaprojektowano pod koniec lat 50. Inspiracją był tutaj czeski tramwaj T1. Niemal wszystkie wyprodukowane egzemplarze trafiły do Warszawy. Miały jedynie 21 miejsc siedzących – większość pasażerów podróżowała „na własnych nogach". Wielu warszawiaków może pamiętać jeszcze ich kursowanie, bo zostały wycofane z eksploatacji 31 grudnia 2011 roku.

Po paradzie zabytkowe tramwaje wyjadą na trasę linii 36 Warszawskich Linii Turystycznych. Tego dnia także linię 100 będzie obsługiwało więcej autobusów.

Do tramwajów biorących udział w paradzie na pl. G. Narutowicza będą mogli wsiąść pasażerowie. Pamiętajmy jednak, że z powodu ograniczeń wprowadzonych przez rząd, będzie można zająć jedynie połowę miejsc siedzących i stojących. Pasażerowie będą musieli mieć również zakryte usta i nos. Dla najstarszych warszawiaków taka przejażdżka może być podróżą sentymentalną, a dla najmłodszych będzie to znakomita okazja do „podróży w czasie". Na trasie parady tramwaje nie będę się zatrzymywały na przystankach.



Przesiądź się dla siebie i dla innych

Jak co roku, 22 września, obchodzimy Europejski Dzień bez Samochodu. Tego dnia, dzięki uchwale stołecznych radnych, można bezpłatnie podróżować Warszawskim Transportem Publicznym.

Komunikacja miejska może być doskonałą alternatywą dla podróży autem. Kto jeszcze nigdy lub już dawno nią nie jechał, niech przekona się na własne oczy. Najlepszą ku temu okazją jest Europejski Dzień bez Samochodu, który jak co roku przypada 22 września.

W dobrym tonie, w dodatku z korzyścią dla środowiska naturalnego, będzie zostawienie tego dnia auta w garażu i wybranie się na przejażdżkę transportem publicznym. Jest to forma promocji podróżowania komunikacją miejską, dlatego tego dnia można bezpłatnie korzystać ze wszystkich pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego, w obu strefach biletowych. Kto raz spróbuje podróży WTP, ten będzie wiedział, że warto stawiać na komunikację miejską.

Bramki w metrze będą otwarte, a kasowniki w pojazdach wyłączone lub specjalnie oznaczone. Wszystko po to, by kierowcy przed wyjściem z domu odłożyli kluczyki na półkę. Jeśli jednak któryś z mieszkańców podwarszawskich gmin wyruszy do stolicy samochodem, będzie mógł swój pojazd zostawić tego dnia bezpłatnie na jednym z parkingów P+R.

W akcję włączają się także przewoźnicy kolejowi, którzy podpisali porozumienie o funkcjonowaniu Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD.

Tego dnia będzie można bezpłatnie podróżować wszystkimi pociągami uruchamianymi na linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej (niezależnie od relacji i czasu podróży – bez konieczności posiadania jakiegokolwiek dokumentu stwierdzającego prawo do odbycia podróży) oraz Kolei Mazowieckich. W tym drugim przypadku można będzie bezpłatnie podróżować na obszarze ograniczonym stacjami: Skierniewice, Kutno, Sierpc, Działdowo, Ostrołęka, Małkinia, Czeremcha, Łuków, Dęblin, Skarżysko Kam., Drzewica oraz autobusami KM na odcinku Modlin- Lotnisko Modlin.

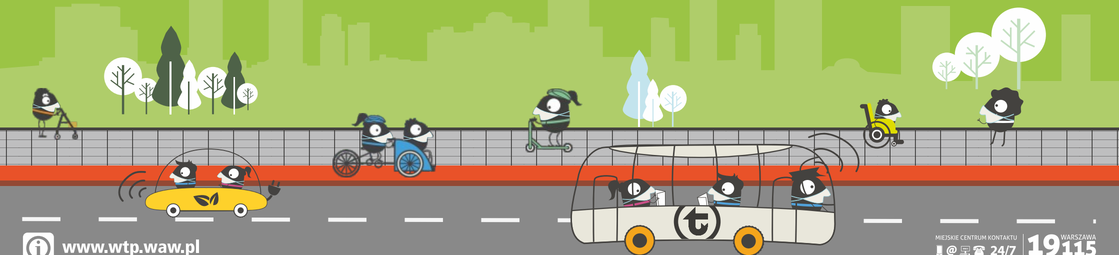
WARSZAWA - MIASTO DOBREJ KOMUNIKACJI

EUROPEJSKI **TYDZIEŃ** ZRÓWNOWAŻONEGO **TRANSPORTU**
16-22 WRZEŚNIA 2020 R.



22 września
Dzień bez samochodu

Nie musisz kasować biletu w komunikacji miejskiej




www.wtp.waw.pl

MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU 24/7 WARSZAWA 19115

Warszawski Transport Publiczny

#zasłaniamtwarz

Jeśli torebka, to taka co zmieści wszystko...





noś maskę prawidłowo!



zakochaj się
w Warszawie